

LA TIPOLOGÍA AEROPORTUARIA EN EL PATRIMONIO INDUSTRIAL: EL CASO DEL AEROPUERTO VALENCIANO

ESTER ALBA PAGÁN
Universitat de València

LA importancia que esta tipología constructiva adquiere el patrimonio industrial valenciano aparece estrechamente ligada a la evolución histórica de la aviación valenciana.

Sin embargo, a pesar de la importancia que en el siglo XX han adquirido los complejos aeroportuarios, tanto en la evolución del transporte aéreo como en la infraestructura de comunicación de una gran urbe, el aeropuerto como estudio dentro de la historia en general, y de la historia del arte en particular, es un tema de investigación aún por desarrollar. Pocos son los estudios dedicados a estos complejos de edificios y pistas, tan importantes para el estudio del desarrollo económico, especialmente comercial, industrial y de servicios de una región, formando al mismo tiempo una parte importante de la ordenación de redes de transporte e integración de un territorio.

Al mismo tiempo, los edificios terminales y otros edificios como hangares que estructuran un aeropuerto presentan la novedad de constituir la tipología más nueva de edificación dentro de la historia de la construcción, como edificio exclusivo del siglo XX, frente a la vivienda que constituye el tipo de edificio más antiguo.

Esto ha significado dos tendencias constructivas, la primera tiende a desarrollar edificios aeroportuarios tomando elementos de otros edificios, especialmente de aquellos que presentan una tipología similar como las estaciones de ferrocarril, utilizando bien materiales tradicionales, sobre todo en las primeras construcciones de los años treinta, como el ladrillo, o utilizando los nuevos materiales, como el hormigón, el hierro o el cristal, llegando a soluciones constructivas audaces, y de gran modernidad, llegando a imitar, incluso, la línea aerodinámica del avión.

Por otro lado, la necesidad de desarrollar los edificios horizontalmente, sin grandes alturas, para no constituir obstáculo para los aviones, ha supuesto que no se desarrollara una arquitectura excesivamente monumental, sino, preferentemente, funcional enfatizando los grandes espacios interiores. En la actualidad la necesidad de espacios abiertos debido al intenso tráfico de pasajeros ha llevado a desarrollar nuevas soluciones en estas estructuras.

Sin embargo, todos los edificios aeroportuarios presentan el denominador común de mostrar estructuras

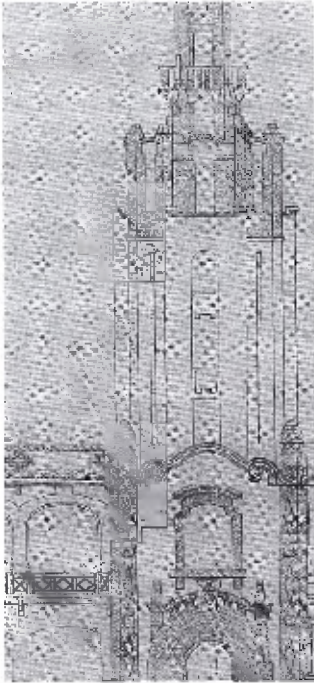
funcionalistas adaptadas a unas necesidades elementales y que constituyen unas configuraciones básicas que se han ido desarrollando con el tiempo, impulsadas por el cambio en la densidad y volumen del tráfico aéreo, el aumento de su demanda, y de las características de los aviones. Estas estructuras se han ido desarrollando básicamente tomando como eje fundamental el estudio del flujo de pasajeros entendiendo los edificios terminales como meras zonas de paso entre el espacio terrestre y el aéreo, configurándose como un medio de comunicación o puerta, desde el transporte terrestre, al que siguiendo el sueño de Ícaro se remonta más allá de las nubes.

La novedad de estas construcciones aeroportuarias hace que podamos, ya hoy, incluirlas dentro de la Historia de la arquitectura industrial, es decir, la disciplina que se dedica al estudio de nuevas tipologías constructivas, necesitadas de amplios espacios, y de nuevos métodos constructivos adaptados a nuevas y particulares funciones y necesidades, específicas de estos edificios. La arquitectura industrial tendrá su desarrollo a mediados del siglo XIX cuando la revolución industrial demande nuevos tipos de edificios adaptados a funciones concretas, tales como mercados, industrias, y edificios que se demandan desde las nuevas formas de transporte como garajes y estaciones de ferrocarril, continuando esta evolución a principios del siglo XX con la aparición de los primeros aeropuertos. Todas estas construcciones tendrán en común el desarrollo de amplios espacios, y de la aplicación de nuevos materiales, hormigón, hierro, acero, cristal, y nuevos materiales cuya aplicación se continúa experimentando en nuestros días, llegando a la aplicación de nuevas tecnologías.

Historia de la aviación en Valencia

Inicios de la aviación en Valencia

En Valencia, los primeros experimentos se remontan a 1784, un año más tarde de la elevación del globo de los Montgolfier en París. En este año, amantes de la física valencianos se aprestan a realizar sus propios experimentos con el "aire inflamable" obtenido del hie-



Aeropuerto de Valencia en la Dehesa del Saler. Detalle del alzado del edificio de oficinas y restaurante.
F. Mora, 1929 (AMMV).

rro y el vitrolío. Así, el 12 de marzo de 1784 tiene lugar, en el huerto de Duclós, extramuros de la ciudad, el lanzamiento de un globo de 28 pulgadas de diámetro, lleno de gas, que cayó a cuatro leguas de Valencia, siguiendo otro a los cinco minutos.¹

No obstante, el primer vuelo realizado por un valenciano es la ascensión en globo del joven "Milá", Antonio Martínez Latur. Este joven valenciano realizaba ascensiones en globo como festejos de gran atracción en el público valenciano. Estas exhibiciones tenían lugar a menudo en la plaza de toros de la ciudad en aquellas funciones típicas de "volantins i moxiganques" creando gran afición. Latur alcanzó gran popularidad sobre todo por sus exhibiciones arriesgadas, ejecutando temerarios y vistosos ejercicios sobre el trapecio del globo.²

Estas actuaciones no estaban libres de peligro. El 18 de junio de 1889, en una actuación en la plaza de toros de Vitoria, sufrió un accidente mortal al ejecutar su número. El globo, como era habitual, era sostenido por un

cable unido a dos postes de sujeción, este cable se desprendía cuando el globo, ya hinchado, era sostenido por un gran número de personas que esperaban el orden de soltar las amarras, y dejar elevarse el globo. Un fallo hizo que el cable de acero no se soltase y el globo en su ascensión arrancara de golpe el poste alcanzando, con mala fortuna, a Milá seccionándole una pierna. Aún pudo Milá ascender por la cuerda del trapecio hasta la cesta del globo, pero cuando éste tomó tierra, en Mendiola, el acróbata había fallecido.³

No obstante, la aparición del primer avión en Valencia no tuvo lugar hasta 1909, seis años más tarde del vuelo de Wright en 1903. El acontecimiento tiene lugar en el contexto de la Exposición Regional de Valencia, donde se exponen productos de la industria, el comercio, artesanía, agricultura, etc., y un aeroplano construido por un recluso de la cárcel modelo, aunque sin pretensiones de vuelo, pues carecía de motor y hélice. El aparato era un biplano completo que hizo las maravillas de los visitantes.⁴

Ese mismo año, el 5 de setiembre, el ingeniero Gaspar Brunet construye un aeroplano con motor, con la colaboración financiera del ayuntamiento de Valencia.⁵ El anuncio de la realización del vuelo de este aparato por el piloto Juan Olivert, vecino de Cullera levantó una gran expectación. En principio, aunque estaba previsto que la prueba se realizara en privado para el alcalde y algunos concejales, la publicación de la noticia en un periódico local hizo que acudieran al campo de Paterna, donde se iba a realizar el experimento, unas cuatro mil personas.

Este es el primer vuelo realizado en España, aunque fue breve y de poca altura. Tras una primera prueba de rodaje en la que el aeroplano recorrió unos cien metros, se cambiaron "los acumuladores de la inflamación" y se preparó para despegar. Con el motor en marcha, el aparato es sujetado por dos operarios hasta que alcanza las 750 revoluciones, inmediatamente después, "... el aparato levantó (...) la cola, marchando sobre las ruedas delanteras unos treinta metros, después de los cuales se levantó por completo, marchando suavemente sin tocar el suelo unos 40 o 50 metros con buena velocidad; entonces el señor Olivert, viendo que iba a lanzarse contra numerosas personas, que por la natural curiosidad no se apartaban, y que para evitarlos debía tropezar con unos algarrobos, cortó bruscamente el alumaje, tomando tierra el aparato, que rodó velozmente por el suelo, hasta que la rueda de la derecha se metió en un hoyo, haciendo dar media vuelta al aparato...". Así, el primer vuelo en un avión en España había concluido.

El entusiasmo del público fue enorme. El avión era un biplano de 10,30 metros de envergadura con dos ti-

¹ AENA (ed.): *Los Aeropuertos Españoles: Su historia (1911-1996)*. Madrid, 1996, p. 397.

² El joven "Milá" había nacido el 23 de febrero de 1862 en el pueblo valenciano de Cofrentes, siendo huérfano de padre y madre. Su pronta afición a las acrobacias le hace ingresar en la compañía de un circo que por entonces actuaba en la capital valenciana, cuyo director era Tomás Teresa. Allí conoce al artista circense Juan Milá, que poco tiempo después, se lleva consigo al joven Antonio Martínez Latur al separarse del circo y formar una compañía propia. Milá ahijó al joven y le contrata como funambulista sobre el alambre. Al joven "Milá" se le anunciaba como "Grand succès du 19^{ème} siècle". Un día le falló a Juan Milá su principal número circense, la ascensión en globo realizada por el aeronauta francés Félix Mayet, pasando a sustituirle el joven "Milá". Éste ya en 1877, con 15 años de edad, efectuó su primera ascensión en globo con un éxito espectacular, repitiendo este espectáculo por España y el extranjero.

³ *Archivo del Real Aeroclub de Valencia (s.a.)*: "El Real Aeroclub de Valencia. Uno de los de mayor prestigio en España. La aviación valenciana, desde la Malvarrosa a Manises".

⁴ *ARAF (s.a.)*: Rodríguez, Ernesto: "Un poco de historia previa al nacimiento del aeroclub de Valencia".

⁵ AENA, 1996, p. 397.

mones de profundidad delanteros y dos superficies verticales para “encebar los virajes”, y con un motor de 25 caballos. Tras este primer vuelo, el aparato se trasladó al campo de operaciones de la playa de Nazaret, sin que conste la realización de nuevos vuelos.⁶

Al año siguiente, en 1910, con ocasión de la Exposición Nacional, se incluye entre los festejos de la Feria un concurso de aviación, y festival aéreo, para cuya celebración se eligió como campo de aviación la playa de la Malvarrosa.⁷ En este lugar el famoso aviador Julien Mamet realiza un primer vuelo el 22 de mayo, con su aparato Blériot con motor rotativo continuando las exhibiciones varios días, realizando acrobacias que entusiasmaron al público presente. Más tarde Mamet realizó algunos raids, sin tomar tierra, volando sobre Alicante y algunos pueblos de la región.

Estas exhibiciones eran de tal agrado, que al año siguiente con motivo de la Feria de Julio, entre los festejos se incluyó un raid o carrera aérea Valencia-Alicante-Valencia, entre los días 29 y treinta de ese mes. De los siete aviones que tomaron la salida desde la Malvarrosa, sólo uno de ellos, pilotado por el francés Lesseur, consigue llegar, acabando la prueba, adjudicándosele el primer premio de 25.000 pesetas.

Años más tarde se organizan fiestas aéreas en la Malvarrosa, para aviones militares. Y, posteriormente, en julio de 1913 llega a Valencia el piloto francés Demazel, con su aparato biplano *Caudron* con motor rotativo, aterrizando en un gran solar que había quedado junto a la Alameda al clausurarse la exposición regional, realizando algunos vuelos, que no alcanzaron popularidad.

La Malvarrosa siguió utilizándose como campo de vuelo para la aviación deportiva. En 1931 un piloto valenciano, Alfonso Alarcón Artal, se sitúa allí con su avioneta “Avió-Valencia”.⁸

La construcción del Aeropuerto de Valencia

Del proyecto de la Albufera al Aeropuerto de Manises

Como ya hemos visto, el interés en Valencia por los adelantos de la aviación es precoz respecto al resto de España. Sin embargo, no sólo se reducen a la práctica de vuelos, sino que será una preocupación constante propulsora de estudios científicos y tema principal de numerosos artículos en prensa. Entre los estudios científicos destaca la presentación de un trabajo de investigación de D. Jaime Civera, ante la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, el 24 de marzo de 1879, titulado *Transportación aérea. Principios fundamentales*.⁹



Plano de Manises. Archivo Municipal de Manises.



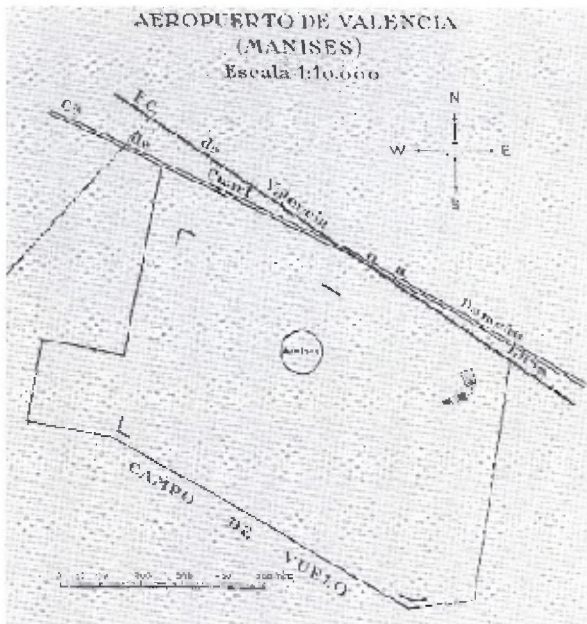
Plano de Manises. Archivo Municipal de Manises.

⁶ AENA, 1996, pp. 397-398.

⁷ Constituyéndose el primer aeródromo valenciano en este lugar a unos centenares de metros al norte del puerto valenciano. Este aeródromo, además de un campo de aterrizaje sencillo, constaba de unas largas tribunas para albergar a los centenares de personas que acudían a las pruebas. Ernesto Rodríguez recuerda el hecho de que una de esas tribunas abarrotadas de gente se derrumbó al efectuar un vuelo rasante que asustó a sus ocupantes, que huyeron asustados causando numerosos heridos. *ARAV (s.a.):* Rodríguez, Ernesto: “Un poco de historia previa al nacimiento del aeroclub de Valencia”.

⁸ Avioneta que Ernesto Rodríguez llama “Moth (EC-ANN)”. *ARAV (s.a.):* Rodríguez, Ernesto: “Un poco de historia previa al nacimiento del aeroclub de Valencia”.

⁹ *Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia:* Civera, Jaime: “Transportación aérea. Principios fundamentales”. Año 1877, Caja 203VI, Ciencias naturales nº 2.



Planos del aeródromo de Manises, y situación. *Atlas de los Aeródromos de España, 1934.*

En prensa en 1930, la preocupación ante la demora de la construcción del aeropuerto valenciano se hace patente. En un artículo titulado “La crisis de la Aviación”,¹⁰ la prensa local se lamenta de la poca atención que el gobierno dedica a la política del aire, alejándonos de la realización de aquellas empresas que situaron a España a la altura de las primeras naciones del mundo.¹¹

Cierto es que tras el establecimiento de las primeras líneas aéreas postales en España, la necesidad de la construcción de aeropuertos nacionales tiene su respuesta en el decreto ley de 1927. En el caso valenciano, en 1922 Baldomero Vila Prades solicita autorización para establecer las líneas Madrid-Valencia-Palma, y Valencia-Barcelona-Cette-Génova. Más tarde, también Francisco Rubio solicita la aprobación de la línea Pal-

ma-Barcelona-Valencia-Madrid-Cáceres-Badajoz-Lisboa. Líneas que serán autorizadas por el Ministerio de Fomento en noviembre de 1922, pero que, sin embargo, no llegarán a consolidarse.¹²

No obstante sí que se consolidarán las líneas iniciadas por la Unión Aérea Española, que realizará los primeros vuelos de prueba en la línea Madrid-Valencia en mayo de 1926, aunque no llega a poner en servicio la línea Madrid-Barcelona-Valencia, a pesar de obtener el permiso del Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria.¹³

La incorporación de Valencia dentro de las líneas postales de las diversas compañías aéreas, hace que se incluya a esta ciudad entre aquellas nueve en las que era necesaria la construcción de aeropuertos nacionales.

La consideración de la construcción de un aeropuerto en Valencia con carácter de urgencia, genera la habilitación del puerto marítimo para la hidroaviación como medida provisional.¹⁴ La apertura del puerto valenciano para la navegación aérea comercial se ratifica en abril de 1930,¹⁵ habiéndose declarado en 1928 la línea regular Madrid-Valencia, y la de Barcelona-Valencia-Alicante-Málaga-Sevilla, como de utilidad pública e interés general,¹⁶ tras la visita ese mismo año del general Kindelan, jefe nacional del Consejo Superior de Aeronáutica, que aterrizó en la Malvarrosa.

Durante estos años, dentro de la dinámica de mejora y ampliación de las infraestructuras de transportes y comunicaciones, no debemos olvidar que se estaban llevando a cabo en Valencia importantes reformas, como las obras de mejora y urbanización del puerto de la ciudad bajo control del Ministerio de Fomento, con la construcción de una nueva aduana¹⁷ (1927-1930) y la habilitación del puerto para la hidroaviación.¹⁸

Finalmente, bajo la presidencia del marqués de Sotelo, se forma la Junta del Aeropuerto de Valencia, en 1929, redactándose el proyecto de su ubicación en la Dehesa del Saler. Durante la Segunda República se continuaron estas mejoras urbanísticas, de las que a nosotros nos concierne la definitiva inauguración del aeropuerto valenciano en el término de Manises en 1933.

El primitivo proyecto de construcción del aeropuer-

¹⁰ “La crisis de la Aviación”. *Las Provincias*, nº 19.993, 2 de noviembre de 1930.

¹¹ El gobierno, pues, no estaba a la altura del esfuerzo y proezas realizados por los aviadores españoles: “la conciencia nacional ha vibrado al más alto diapason con los vuelos transatlánticos famosos del ‘Plus Ultra’ y del ‘Jesús del Gran Poder’, y de Gallaza, y el infortunado Lóriga a Filipinas. Tales hazañas pertenecen a la órbita de la aviación militar, que desde 1912 hasta la fecha cuenta con una lista negra de 174 oficiales y pilotos de tropa muertos en campaña o en accidentes de vuelo (...) un 21 por cien de víctimas”. Se achaca esta problemática a la deficiencia de las inversiones del gobierno en este campo, siendo el presupuesto vigente en 1930 menor a 40 millones de pesetas, frente a países como Gran Bretaña, Francia o Italia que invirtieron 800, 700 y 400 millones respectivamente.

Otra de las quejas es la falta de rigor a la hora de cumplir los decretos aprobados en materia de aviación civil: “Desde que se promulgó el real decreto-ley de Julio de 1927 creando los aeropuertos nacionales, si se exceptúa el aeropuerto de Madrid, usufructuario de la mayor parte de las subvenciones del Estado, nada práctico y definitivo se ha podido hacer para construir y habilitar todos los demás.

(...) La red nacional de aeropuertos es lo que ha de dar vida a la aviación civil, que en España cuenta con menos pilotos de los que hay en los Estados Unidos, contando únicamente los del sexo femenino”. *Ibidem*.

¹² Autorizaciones de líneas aéreas. R.O. 2 de noviembre de 1922. *Gaceta de Madrid* 314, 10 de noviembre 1922, y R.O. 11 de noviembre 1922, *Gaceta de Madrid* 320, 16 de noviembre de 1922. Ministerio de Fomento. AENA, 1996, pp. 397-399.

¹³ Autorización a la UAE. R.O. 30 de abril 1926. *Gaceta de Madrid* 139, 19 de mayo de 1926. Ministerio de Trabajo, Comercio e industria. AENA, 1996, pp. 397-399.

¹⁴ R.D. Ley 19 julio 1927. *Gaceta de Madrid* 201, 20 julio 1927. Presidencia del Consejo de Ministros. AENA, 1996, pp. 397-399.

¹⁵ R.O. 30 abril 1930. *Gaceta de Madrid* 122, 2 mayo 1930. Presidencia del Consejo de Ministros. AENA, 1996, pp. 397-399.

¹⁶ Ley R.O. 9 enero 1928. *Gaceta de Madrid* 11, 11 enero 1928. Presidencia del Consejo de Ministros. AENA, 1996, pp. 397-399.

¹⁷ Sobre la arquitectura del momento, Serra, A.: *Eclecticism Tardío y Art Decó en la ciudad de Valencia (1926-1936)*. Valencia, 1996; Peñín, A.: *Valencia (1874-1959). Ciudad, Arquitectura y Arquitectos*. Valencia, E.T.S. Arquitectura, Universidad Politécnica de Valencia, 1978.

¹⁸ AENA, 1996, p. 399.

to valenciano, tras diversos estudios y planificaciones se decidió que se ejecutaría en la Dehesa del Saler, en la lengua de tierra que separa la Albufera del mar, ante la perspectiva de un doble uso tanto para aviones terrestres como para hidroaviones. El terreno elegido tenía la extensión de un kilómetro cuadrado aproximadamente y las obras de explanación se inician en el verano de 1929, contando con una subvención de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos, de 100.000 pesetas.¹⁹

Ese mismo año la Junta del Aeropuerto de Valencia encarga al arquitecto Francisco Mora Berenguer el proyecto de los Edificios para el Aeropuerto en la Dehesa del Saler.

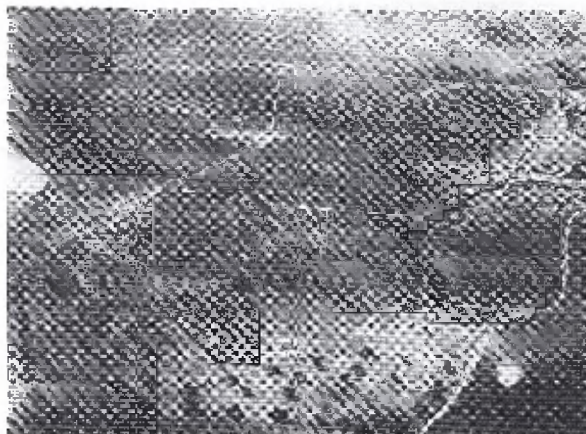
Relacionado con estas futuras construcciones se conserva un proyecto de "Edificios para el Aeropuerto de Valencia en la Dehesa del Saler", de 1929, de Francisco Mora Berenguer, que realiza estudios de nivelación y explanación, así como diferentes vistas, alzados y secciones, de edificios para servicios, oficinas, como un restaurante, garaje, edificio de oficinas, oficinas de la dirección, servicios sanitarios, almacén y casa del guarda.²⁰

Este proyecto distaba de la concepción de construcciones aeroportuarias del momento. Lo más habitual en los proyectos y construcciones de edificios para aeropuertos de mediados de los años veinte y treinta, era la construcción de hangares y barracones para los aviones, destacando el edificio terminal para el tratamiento de pasajeros, que por lo general consistía en un único edificio de gran simplicidad que permitía el paso entre los accesos al aeropuerto y el avión, centralizando en él los diversos servicios y dependencias necesarias para la administración del aeropuerto.²¹

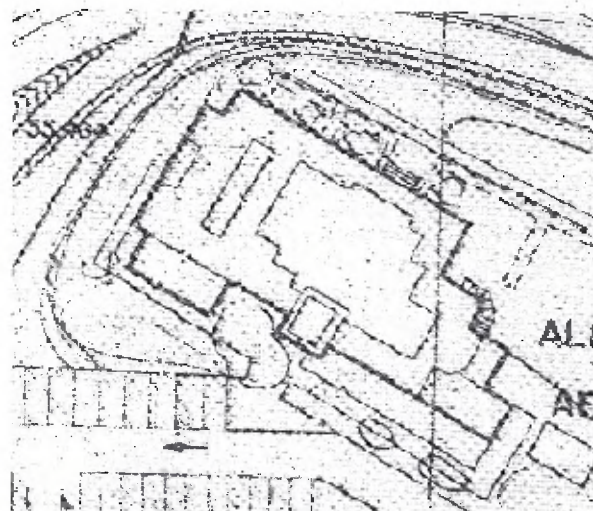
El arquitecto Mora Berenguer se ocupó de realizar por un lado los planos del estudio de perfiles del terreno, y de explanación del campo adicional, para preparar el terreno, explanación que se inicia en el verano de 1929, con una subvención de 100.000 pesetas recibidas de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos.²² Por otro lado, también se encarga de proyectar diversos edificios para servicios y oficinas, como un edificio Casa-Habitación para el portero-guarda, un garaje, un edificio donde se proyectaba ubicar las oficinas y el restaurante, y otro que acogía el servicio sanitario, almacén y oficinas de la dirección.

Sin embargo, las obras se van alargando, y pronto se desecha esta idea, pues ni la opinión pública estaba de acuerdo con esta determinación, ni los terrenos húmedos y blandos de la Albufera eran los más apropiados.

Las dificultades para construir el aeropuerto en la Albufera y el ofrecimiento que el alcalde de Manises hace a los miembros de la Junta Central de Aeropuertos, termina por convencerlos sobre la conveniencia de



Festival aéreo, con motivo de la inauguración del aeródromo de Manises, el 19 de marzo de 1933, donde se pueden contabilizar hasta 32 aviones. En el centro del campo de aterrizaje aparece la "T" de maniobras, y "Manises" (Archivo IHCA).



Aeropuerto de Valencia-Manises. Planta del edificio terminal de 1932 (Aeroclub de Valencia).

modificar los planes y trasladar la construcción del futuro aeropuerto a Manises.

Por orden del 30 de diciembre de 1932 organiza en los terrenos ofrecidos por el Ayuntamiento de Manises un campo de aterrizaje y servicios de infraestructura necesarios para permitir establecer un tráfico regular de líneas aéreas con Valencia.²³

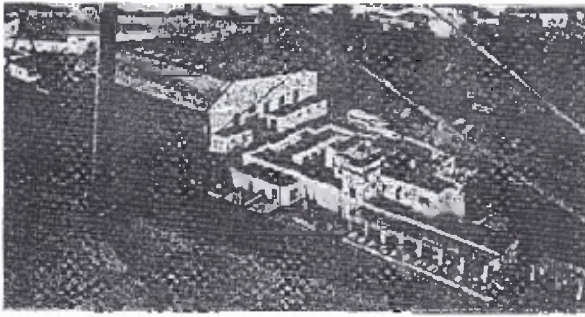
¹⁹ R.O. 17 julio 1929. *Gaceta de Madrid* 199, 18 julio 1929. Presidencia del Consejo de Ministros. AENA, 1996, p. 399.

²⁰ *Archivo Histórico Municipal de Valencia*. Aeropuerto de Valencia, Ensanche, 1929, caja 1.

²¹ AHMV. Aeropuerto de Valencia, Ensanche, 1929, caja 1.

²² AENA, 1996, pp. 398-399.

²³ Orden de 30 diciembre 1932. *Gaceta de Madrid*, 3 enero 1933. Ministerio de la Gobernación. Se pensó en la conveniencia de tierras más al interior, como el llano de Quart. La solución vino tras la instalación del Aeroclub y sus actividades deportivas en los terrenos del Campo de los Olivos, en el término municipal de Manises, por intercesión de su alcalde José Carpintero Alpuente, que tras conocer al aviador Alarcón, cede estos terrenos, que se explanan en menos de veinticuatro horas con la colaboración de los vecinos de esa ciudad, realizando el primer aterrizaje el 6 de noviembre de 1932, con una avioneta matrícula EC-ANN en un campo de aterrizaje cuya superficie era un cuadrado de 400 x 400



Aeropuerto de Valencia-Manises. Fachada lado aire del edificio terminal de 1932.

Ese mismo año se decide instalar en este aeródromo el aeropuerto de Manises, construyendo la Dirección General de Aeronáutica un edificio destinado a los servicios de las líneas aéreas comerciales en un terreno contiguo al Aeroclub, edificio de servicios, que incluye una pequeña torre de control, así como la construcción de un hangar.

La construcción del aeropuerto se realiza en terrenos de las partidas de Xiprerets, Moret Nou y Angelets, expropiando las tierras con un coste de medio millón de pesetas. Expropiación que lleva a cabo el Ayuntamiento, que cede los terrenos al Estado. Los compromisos de venta estaban redactados de forma que cada propietario vendía su parcela al Ayuntamiento, para la construcción del Aeropuerto, y cuyo precio estipulado se devolvería al cabo de dos años. Al dar propiedad al Ayuntamiento, se le abonaría además el 4% de intereses, hasta que se otorgaran las escrituras.

Posteriormente, el Aeroclub quedó en un ala del edificio construido, y el resto, con la torre de control incluida, fue la primera estación terminal construida en el recién creado aeropuerto, fijándose la inauguración del Aeropuerto Nacional de Valencia-Manises el día de San José, el 19 de marzo de 1933 en plenas fiestas falleras.²⁴

El acontecimiento fue memorable, acudiendo el público masivamente. La ceremonia inaugural presidida por las autoridades incluía un vistoso despliegue aeronáutico a cargo de unos cincuenta aparatos que se reunieron en Valencia. Se inició el festejo aéreo con un concurso de patrullas militares en formación de los Alcázares, Getafe y Logroño, quedando vencedora esta última. También se realizaron acrobacias y bautismos en el aire, por la tarde una carrera Valencia-Castellón-Valencia, siendo vencedor el comandante García Morato. La sorpresa la ejerció un avión procedente de Estocolmo que tuvo que aterrizar en escala técnica, mientras se dirigía a Alicante.

Sin embargo, aunque el aeropuerto quedaba inaugurado, todavía faltaba mucho para ponerlo a punto, se debían realizar trabajos de delimitación del terreno, colocar depósitos de combustible adecuados al sistema de carga, construir talleres, hangares, instalaciones telefónicas y eléctricas, etc. Sobraba una peligrosa línea de tendido eléctrico, y las enormes polvaredas, peligrosas e incómodas ocasionadas por la tierra suelta y el movimiento de los aviones.

Se realizaron numerosos viajes de inspección, para comprobar el estado y funcionamiento del recién inaugurado aeropuerto, como el de don Carlos Bordons, acompañado por el capitán ingeniero Fernández Hidalgo y el teniente coronel Cabello para inspeccionar las obras.²⁵ Fueron recibidos por el alcalde de Manises José Carpintero y varios concejales. La inspección de los trabajos en el aeropuerto incluyó el estudio de un faro previsor del campo de aterrizaje, la construcción de un hangar y de un depósito automático para la gasolina, la construcción de un pabellón, y “se dé estética con otros trabajos al campo”.

El edificio terminal con su pequeña torre de control, construido en 1933 bajo la supervisión de la Dirección General de Aeronáutica, destinado a los servicios de las líneas aéreas, del aeropuerto, y el Aeroclub, era un edificio simple, funcional, que respondía a la tendencia generalizada de la primera generación de aeropuertos, configurándose un edificio tipo, como simple zona de paso de pasajeros, dando más importancia a la ubicación de los servicios propios del aeropuerto.

La primitiva terminal del aeropuerto de Valencia presentaba básicamente una planta rectangular en la que se distribuían las diferentes dependencias del aeropuerto, organizadas a través de un vestíbulo, en el que esperaban los pasajeros y donde se encontraba un gran mural cerámico que conmemoraba la primera ascensión en globo de Montgolfier, que actualmente se encuentra en la nueva terminal.

La diferencia fundamental que presentaba esta construcción respecto a la evolución posterior es el hecho de incluir en el propio edificio la torre de control, sin constituir un elemento externo a él, como será tendencia posterior. También destacaba el hecho de poseer accesos y escaleras desde el lado tierra para acceder a las terrazas del edificio desde donde el público podía contemplar el despegue y aterrizaje de los aviones.

La adecuación de la terminal al espacio aeroportuario se aprecia claramente en la construcción a partir de volúmenes geométricos, a modo de módulos horizontales en forma de paralelepípedos superpuestos. El desarrollo horizontal del edificio, así como su escasa altura, viene determinado por la necesidad de eliminación de cualquier tipo de obstáculo a las maniobras de los aviones.

Desde la fachada del lado aire era visible la torre de control, situada justo en el eje central del edificio. Esta

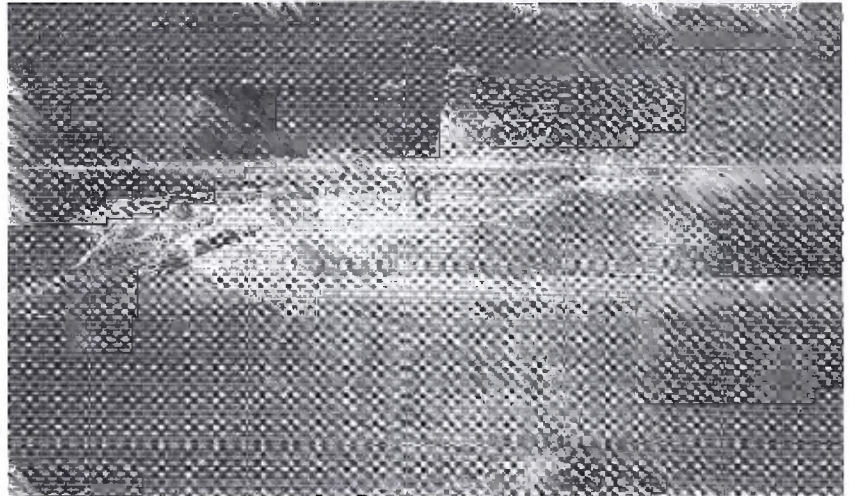
metros, donde se había instalado un pequeño barracón. Poco a poco las edificaciones del Aeroclub aumentan, con la instalación de una escuela de pilotos, configurándose el aeródromo. La primera etapa del aeródromo se caracterizó por las actividades del Aeroclub con la presencia de las nuevas avionetas de los primeros pilotos valencianos Mazarredo, los hermanos Puigmoltó, Trénor, Marqués de San Joaquín Ríos, y su presidente José Albiñana Ferrer.

Se formalizó la escuela de pilotos, y se construyó un gran hangar y un edificio, que la Dirección General de Aeronáutica otorgó más tarde al Aeroclub, en documento firmado por los Sres. Álvarez Buillón y Sáez de Buroaga.

²⁴ En principio la inauguración estaba prevista para el día 17 de marzo, pero el mal tiempo la aplazó a dos días después.

²⁵ *Las Provincias*, 30 de abril 1933.

Vista aérea del aeropuerto en 1946 (archivo IHCA). Se puede apreciar la palabra Manises junto a la calle de rodadura. A la izquierda de la foto se aprecian las distintas instalaciones, para estacionamientos, y la terminal de pasajeros. Para la realización de aterrizajes y despegues todavía se empleaba terreno natural, y la forma más importante de acceso la constituía la línea de ferrocarril visible en la foto, junto a la cual aparece un círculo blanco con la "T" de vientos.



fachada presentaba un pequeño porche porticado desde donde los pasajeros esperaban la llegada del avión al resguardo de las inclemencias del tiempo.

Con el paso del tiempo el aeropuerto ve incrementado su tráfico aéreo hasta el punto que el 8 de septiembre de 1934 se declara el aeropuerto de Valencia como aduanero,²⁶ siendo, pues, necesaria su ampliación.

Los terrenos cedidos por el Ayuntamiento de Manises para la instalación del aeropuerto son ampliados por la Junta Central de Aeropuertos en abril de 1934, adquiriendo un total de 20,60 hectáreas por 49.428,25.²⁷ Adquiriendo meses más tarde otras 70 hectáreas, por un importe de 189.078,75 pesetas, necesarias para la ampliación del campo de vuelo.²⁸ Estas ampliaciones se ven completadas con la construcción y montaje de un hangar de estructura metálica de 40 metros de luz, en el que se instala la estación de viajeros, oficinas y taller de reparaciones, obras que son adjudicadas por la Junta Central de Aeropuertos a Antonio Picó Alós, por 166.900 pesetas.²⁹ Al mismo tiempo también la Junta convocará las bases de concurso oposición para proveer la plaza de oficial de tráfico del aeropuerto, nombrando a Marcelo Naranjo Castaño, primer personal destinado al aeropuerto.³⁰

Todas estas ampliaciones³¹ pronto se ven frenadas

con la llegada de la Guerra Civil, suspendiéndose los servicios regulares de transporte. Manises pasa a constituir base de operaciones junto a otros pequeños aeródromos que se construyen cercanos a Manises como los de La Señera, Liria, Alcablas y otros. Manises se constituirá como base, durante la contienda, de los aviones LAPE en servicios con Madrid y Barcelona y cabecera del sector aéreo militar.

Finalizada la guerra, Iberia restablece la línea Madrid-Valencia, el 27 de junio de 1939, y en agosto la de Valencia-Barcelona, línea que no se prolongará de nuevo hasta 1946 enlazando con Palma de Mallorca, siendo en esta fecha habilitado de nuevo como aeropuerto aduanero.³²

También se construyen, tras la guerra, dos barracones de madera junto al hangar para albergar al grupo de artillería antiaérea, y más tarde otros cinco pabellones, dos de ellos para las primeras fuerzas del Ejército del Aire. En la década de los años cuarenta se expropiaron 600 hectáreas de terrenos en la parte opuesta a la terminal del aeropuerto, lindantes con la carretera nacional de Madrid, construyéndose la actual Base Aérea, inaugurada en abril de 1945 por el general Longoria.³³

Definitivamente, el 12 de julio de 1946, un decreto abre oficialmente el aeropuerto en Manises a todo tipo

²⁶ Calificación aduanera. Orden de 8 setiembre 1934. *Gaceta de Madrid*, 12 setiembre 1934. Presidencia del Consejo de Ministros. AENA, 1996, p. 399.

El 1 de setiembre de 1934 se inaugura la línea aérea regular Madrid-Valencia, saliendo a las 16 horas de Barajas el avión inaugural de la línea, que llegó a Valencia hacia las cinco de la tarde ante una gran multitud de personas que acudieron al acontecimiento. El avión era un Ford matrícula EC-RRA con capacidad para once pasajeros, pilotado por el malagueño Fernando Rein, quedando establecido el servicio Madrid-Valencia, por la compañía LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas).

²⁷ Orden de 4 abril 1934. *Gaceta de Madrid* 100, 10 abril 1934. Ministerio de Comunicaciones. AENA, 1996, p. 399.

²⁸ Decreto de 7 setiembre 1934. *Gaceta de Madrid* 254, 11 setiembre 1934. Presidencia del Consejo de Ministros. AENA, 1996, p. 399.

²⁹ O.C. de 6 octubre de 1934. *Gaceta de Madrid* 283, 10 octubre 1934. Presidencia del consejo de Ministros. AENA, 1996, p. 399.

³⁰ Provisión de una plaza de oficial de tráfico. Bases de 15 octubre 1934. *Gaceta de Madrid* 292, 19 de octubre 1934. Resolución O. de 23 noviembre 1934, *Gaceta de Madrid* 334, 30 noviembre 1934. Presidencia de Ministros. AENA, 1996, p. 399.

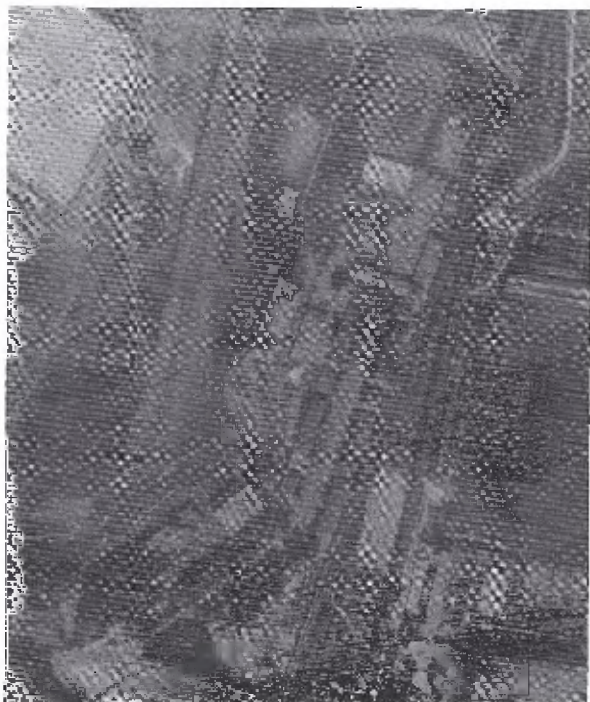
³¹ Las tarifas que se establecen para los vuelos a Palma y Barcelona son 100 y 10 pesetas respectivamente, y una peseta por kilogramo para el transporte de mercancías. Orden de 8 de agosto de 1935. *Gaceta de Madrid* 234, 22 agosto 1935. Presidencia del Gobierno. Todas estas reformas y ampliaciones realizadas en las instalaciones aeroportuarias, tendrán respuesta en la ampliación de la línea Madrid-Valencia servida por LAPE, a partir del 8 de agosto de 1935, con carácter experimental, con la inauguración de las líneas Valencia-Palma y Valencia-Barcelona, servidas por aparatos *Fokker VII-B* con capacidad para ocho pasajeros, con vuelos de frecuencia diaria en cada sentido. En febrero de 1936 se inaugura la iluminación nocturna del aeródromo, siendo la segunda que se instaló en España tras la de Barajas. AENA, 1996.

³² Calificación aduanera. D. de 3 mayo 1946. BOA 69, 11 junio 1946. Ministerio de Hacienda. AENA, 1996, p. 399.

³³ *ARAV (s.a.)*: Garrido, Vicente: "Datos para la Historia de la Aviación en Valencia".



Aeropuerto de Valencia. Detalle del edificio terminal (Laboratorio Archivo Histórico. E. S. Arquitectura, Univ. Politécnica Valencia).



Aeropuerto de Valencia. Detalle de los hangares. (Laboratorio Archivo Histórico. E. S. Arquitectura, Univ. Politécnica Valencia).

de tráfico aéreo, nacional e internacional.³⁴ Para adecuar el aeropuerto a las necesidades que suponía este aumento de tráfico de aviones y pasajeros, se inician obras para el afirmado de las pistas de despegue y “circulación” o calles de rodaje.

En el verano de ese mismo año, 1946, se inicia la construcción de la primera pista afirmada del aeropuerto, alejándose de la idea de campo de aterrizaje más propia de un aeródromo. En esta pista, la 129/309, se utiliza una red metálica que se cubre con una capa de tierra caliza, sobre una base de piedra apisonada, alcanzando una superficie de 1.750×43 metros, admitiendo aviones de hasta 30 toneladas. Este sistema de construcción sigue el sistema empleado en la Segunda Guerra Mundial por las tropas aliadas en la construcción de aeródromos provisionales.

Dos años después, las mejoras continúan, contando ya el aeropuerto con medios técnicos suficientes para las comunicaciones tierra-aire, aerofaro giratorio y balizamiento nocturno. Entre 1948 y 1949 se llevan a cabo la construcción y afirmado de las pistas 12/30 y 04/22, con dimensiones de 1.850×40 metros y 1.675×30 metros respectivamente, y la construcción de una pequeña plataforma de estacionamiento de aeronaves. Obras que en primavera de 1950 se encuentran prácticamente concluidas en lo esencial de sus estructuras, publicándose en el mes de mayo las servidumbres aeronáuticas en torno a las pistas que integran el campo de vuelo del aeropuerto.³⁵

El aeropuerto moderno

Las ampliaciones de las pistas de los aeropuertos continuarán en la década de los cincuenta, configurando poco a poco el aspecto actual del aeropuerto. Las ampliaciones de estos años culminarán en la necesaria construcción de un nuevo edificio terminal en 1965.

A finales de 1953 se construye una calle principal para enlazar con la pista principal, cabecera 30, con el objetivo de adecuar una zona para el estacionamiento de aeronaves. En 1954 se amplía el campo de vuelo con una calle de rodaje paralela a la pista 12/30, con el fin de dar servicio a la aviación militar, finalizando las obras de construcción de la base militar inaugurada en 1945 a finales del año 1956. El 6 de setiembre de 1955 se crea y asienta en la base militar la primera Unidad de Reactores del Ejército del Aire, el Ala de Caza número 1 constituida por dos escuadrones de las Fuerzas Aéreas, dotados de aviones a reacción *F-86 Sabre*, unidad que en 1965 pasa a ocupar el Ala nº 11, hasta que los *Sabre* son retirados en 1970, sustituidos por los *Mirage III-E*, de fabricación francesa, con dos escuadrones, 111 y 112.

La necesidad de aumentar las calles de rodaje, que enlazan unas pistas con otras, se debía al aumento de la demanda civil, y a la incorporación de nuevas líneas regulares. En octubre de 1952 Iberia había inaugurado una línea regular Madrid-Valencia-Bata, aprovechando mejor la capacidad de carga del avión al utilizar un aeropuerto situado a nivel del mar.

³⁴ Apertura al tráfico. D. de 12 julio 1946. BOE 209, 28 julio 1946. Ministerio del Aire. AENA, 1996, p. 399.

³⁵ Servidumbres aeronáuticas. O. 16 de mayo 1950. BOA 69, 24 junio 1950. Ministerio del Aire. AENA, 1996, p. 339.

Aeropuerto de Valencia-Manises. Fachada lado aire, terminal de 1965, diseño original (Archivo Municipal de Manises).

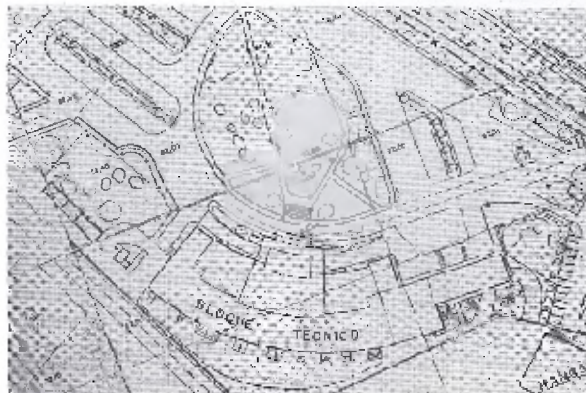


El aeropuerto de Valencia, en 1957 pasa a ser considerado como de tercera categoría administrativa.³⁶ Las obras de mejora de infraestructura continúan, y en febrero de 1958 se inicia la ampliación de la pista 12/30 y de la calle de rodadura en su extremo noroeste con sus zonas de parada, iniciándose los trámites necesarios para la expropiación de los terrenos,³⁷ pasando la pista de vuelo a tener una longitud de 2.700 x 45 metros, terminándose las obras en 1960. La pista se completa con la colocación de un sistema de luces de aproximación.

Desde el 10 de julio de 1958 Valencia cuenta con tres nuevas líneas regulares, gracias a la ampliación de la capacidad receptora del aeropuerto al mejorar y construir las pistas y calles de rodadura antes mencionadas, Valencia-Ibiza, Valencia-Sevilla y Valencia-Málaga, servidas por Iberia.

Las obras continúan, y en 1959 se establecen nuevas servidumbres aeronáuticas para la protección y ampliación de la pista 12/30.³⁸ En la primavera de 1960 se inicia la construcción de una calle de enlace entre la plataforma de estacionamiento de aeronaves y la pista 04/22,³⁹ y la ampliación de la plataforma de estacionamiento, que se finaliza en el verano de 1962, completando su balizamiento un año más tarde, así como el de la calle de enlace con la cabecera 30. Todas estas reformas consiguen que a partir de enero de 1962 el aeropuerto valenciano pase a considerarse como de primera categoría administrativa.⁴⁰

Las obras de ampliación y mejora de las infraestructuras del aeropuerto y la ampliación de las líneas aéreas regulares suponen un aumento del tráfico de pasajeros, para el que la terminal primitiva resultaba pequeña e insuficiente. En abril de 1960 se aprueba el concurso para la construcción del nuevo terminal de pasajeros, con una superficie de 3.700 metros cuadrados.⁴¹ Sin embargo, esto no constituye un caso aislado. En la década de los sesenta, ante el aumento generalizado de la demanda de tráfico aéreo en general, y en Valencia en particular ante el crecimiento del sector turístico a partir de 1960, se hace necesaria la construcción de nuevos edificios terminales en casi todos los aeropuertos españoles, necesidad que se solventará con un Plan de Desarrollo Económico para el cuatrienio de 1964-67.



Aeropuerto de Valencia-Manises. Planta del edificio terminal de 1965 (Aeroclub de Valencia).

La prensa no es ajena a este fenómeno y se hace eco de ello, en un ambiente de euforia:⁴²

El transporte aéreo de viajeros a distancias medias y largas constituye un éxito en España y tiene un futuro claramente definido.

La desigualdad de nuestros perfiles orográficos, obliga a una red de comunicaciones terrestres difíciles y de elevado mantenimiento. Por ello ha sido más posible el desarrollo vertiginoso de la aviación como transporte.

Ante lo expuesto se ha hecho necesario, teniendo en cuenta el Plan de Desarrollo Económico, la ayuda y mejoramiento de las instalaciones para la navegación aérea. Los planes de las obras programados, en el cuatrienio 1964-67 son los siguientes:

1. Mejora y aplicaciones necesarias en los cinco principales aeropuertos españoles y cuyo desarrollo se inició en 1958, sin que aún haya podido ser terminado. Estos son los de Madrid, Barcelona, Málaga, Palma de Mallorca y Las Palmas.

2. Ampliación y mejoras necesarias para el pleno rendimiento de los aeropuertos turísticos de Tenerife e Ibiza.

³⁶ O. 31 mayo 1957. BOA 69, 11 junio 1957. Ministerio del Aire. AENA, 1996, p. 339.

³⁷ Edicto de expropiación, 7 febrero 1958. BOA 18, 11 febrero 1958. Jefe de Propiedades de la Región Aérea de Levante. AENA, 1996, p. 339.

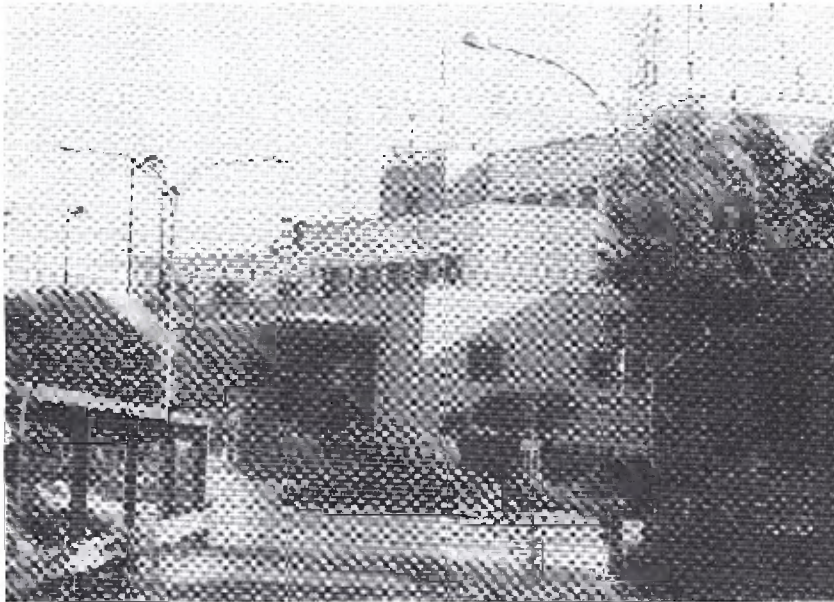
³⁸ Servidumbres aeronáuticas. O. 24 julio 1959. BOE 211, 3 setiembre 1959. Ministerio del Aire. AENA, 1996, p. 339.

³⁹ Autorización de obras. D. 4 mayo 1960. BOA 58, 14 mayo 1960. Ministerio del Aire. AENA, 1996, p. 339.

⁴⁰ O. 30 diciembre 1961. BOA 1, 1 enero 1962. Ministerio del Aire. AENA, 1996, p. 339.

⁴¹ D. 4 mayo 1960. BOA 58, 14 mayo 1960. Ministerio del Aire. AENA, 1996, p. 339.

⁴² No olvidemos que la década de los 60 en España supuso un momento de crecimiento económico generalizado, ante la apertura de la política del Régimen franquista.



Aeropuerto de Valencia-Manises. Terminal de 1965, foto actual.

3. Construcción de nuevos aeropuertos turísticos, cuyas necesidades y rentabilidad inmediata han sido plenamente demostradas por las provincias de tráfico, como son los aeropuertos de Alicante, Almería y Gerona.

4. Ampliación y mejora de los aeropuertos centro-regionales de reconocida necesidad, como lo son el de Santiago de Compostela, Bilbao, San Sebastián, Sevilla y Valencia.

Y, por último, las obras indispensables para el mantenimiento y mejora de los aeropuertos que por su carácter insular son imprescindibles para la continuidad de las comunicaciones y líneas establecidas, como lo son Menorca, Lanzarote, Fuerteventura y Fernando Poo.⁴³

Las obras de construcción de las obras de la terminal de pasajeros se prolongan más de lo previsto y no se concluyen hasta el verano de 1964. Las obras de edificación fueron realizadas por Construcciones Atalaya S.A. "dentro de las exigencias de la moderna técnica funcional",⁴⁴ comenzándose en 1960.

Simultáneamente a la terminación de las obras de la terminal, y a su puesta en servicio, Iberia inaugura, en el mes de julio, su primera línea regular internacional de Valencia a Londres.

Sin embargo la inauguración oficial de la nueva terminal no tiene lugar hasta el 12 de enero de 1965, por el ministro del Aire, teniente general José Lacalle Larraaga. La llegada de su avión a Manises supuso el primer vuelo de entrada en servicio de la nueva Estación Terminal del aeropuerto civil de Manises, utilizando todos los vuelos de ese mismo día, las instalaciones del nuevo edificio.⁴⁵

El nuevo terminal de pasajeros contaba con una superficie de 3.700 metros cuadrados, y una nueva torre de control. El edificio presenta en planta un diseño semicircular, del que sobresale un segmento semicircular. La estructura es muy sencilla, el edificio presentaba dos pisos, en la planta baja la zona central estaba formada por un gran vestíbulo a cuyos lados se albergaban las dependencias y servicios del aeropuerto. Tras acceder el pasajero desde el lado tierra, se encontraba con el vestíbulo a cuyos lados se distribuían los servicios de las líneas aéreas, facturación, etc., mientras que en piso superior se situaba la cafetería y oficinas de dirección del aeropuerto.

La novedad, sin duda, viene presentada por la forma curva de la planta, eliminando las formas rectilíneas típicas. En España el primer edificio terminal que presenta estas características es el del aeropuerto de Barajas proyectado y construido por Gutiérrez Soto y el ingeniero marqués de los Álamos, tras concurso publicado en 1929, consiguiendo el primer premio, frente a proyectos de otros importantes arquitectos e ingenieros como los de Blanco Soler y Bergamín y el ingeniero Levenfelt, el de Casto Fernández Shaw y el ingeniero Rogelio Sol, el de Francisco Massot, el del ingeniero Ernesto Ramis Matas y el del ingeniero Giménez Carrascosa.

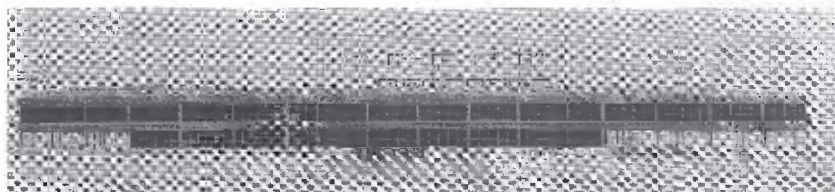
No deja de llamar la atención la similitud de soluciones estructurales y de diseño adoptadas, en líneas generales, respecto a la terminal de Barajas, constituyendo los únicos edificios que presentan esta estructura, a diferencia del resto de edificios españoles que continúan desarrollando soluciones basándose en líneas horizontales rectilíneas creadas a partir de superposiciones de cuerpos prismáticos.

⁴³ *Las Provincias*: "Ampliación y mejora del aeropuerto de Valencia. Construcción de un aeródromo turístico en Alicante. Las obras se realizarán antes de 1967". 1 de enero de 1965.

⁴⁴ *Las Provincias*: "El ministro del Aire, Teniente General Lacalle, llegó ayer a Valencia. Inauguró la nueva Estación Terminal del aeropuerto civil de Manises". 13 enero 1965.

⁴⁵ *Ibidem*.

Aeropuerto de Valencia-Manises. Fachada lado aire, terminal de 1965, tras remodelación (Archivo Municipal de Manises).



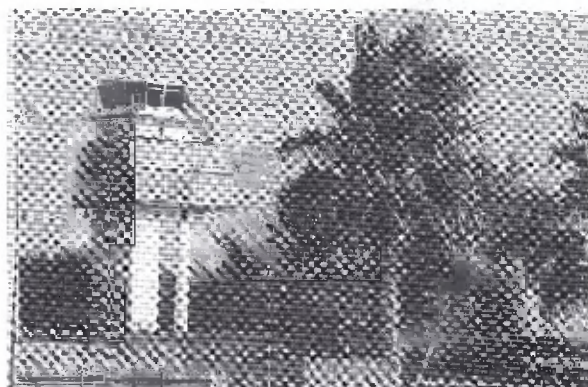
La terminal valenciana de 1965 presenta una solución en fachada en base a tres cuerpos superpuestos y escalonados de líneas cóncavas, que se corresponden en el exterior con la diferenciación funcional de su interior. El primer cuerpo más sobresaliente lo constituye el vestíbulo con la puerta de acceso, al que se otorga un mayor protagonismo tanto por la uniformidad de líneas, como por el gran porche sobresaliente que acoge al pasajero. Los dos cuerpos superiores se corresponden con la planta baja de más altura que el vestíbulo, y a la que se accede mediante unas escaleras, y el piso superior, dispuestos en una gradación escalonada. Ambas estructuras continúan presentando soluciones a base de bloques superpuestos, pero que conservan en su fachada la estructura cóncava de la planta.

En cambio, la fachada aire de la terminal de 1965 presenta líneas convexas siguiendo la estructura de la planta. El piso bajo sobresalía con su forma curva sobre el piso alto que conservaba en la fachada trasera líneas rectilíneas, creando un mayor contraste. La originalidad que presentaba esta fachada era la gran superficie acristalada, con ausencia de muro o soporte que presentaba el piso bajo, adaptando la superficie acristalada a la forma convexa, imitando soluciones a modo de gran mirador, cuyo objetivo era que los pasajeros y visitantes contemplaran las maniobras de los aviones al resguardo de las inclemencias del tiempo.

La torre de control construida por estos años, y que todavía se sigue utilizando actualmente, presenta una estructura tipo codificada que será repetida en muchos de los aeropuertos españoles diseñados o ampliados en esta época, a mediados de los años sesenta. Se trata de una torre de control que se asienta sobre dos grandes pilares de diferente tamaño que soportan dos cuerpos acristalados escalonados, desde donde los técnicos controlan las maniobras de los aviones y las pistas de aterrizaje en su conjunto, coronados por un cuerpo prismático de menor entidad también acristalado en la totalidad de su superficie.

El mismo año de la inauguración de la nueva terminal, el hasta entonces conocido Aeropuerto de Manises cambia su denominación oficial, pasando a llamarse Aeropuerto de Valencia, en virtud de la publicación de una orden ministerial en setiembre de 1965.⁴⁶

La mejora de infraestructuras continúa, en octubre de 1967 se instala un sistema de aterrizaje por instru-



Aeropuerto de Valencia. Torre de control. Vista actual.

mentos ILS en la cabecera de pista 30,⁴⁷ y entre 1970 y 1972 se construye la central eléctrica y el edificio contraincendios, servicios prestados hasta entonces por la Base Aérea. La ampliación del aeropuerto hace necesaria la eliminación de obstáculos situados en los alrededores.⁴⁸

En octubre de 1974 se comienzan a realizar las obras de ampliación del área de estacionamiento de aeronaves y de la calle de rodaje paralela a la pista principal 12/30, para dar servicio a las aeronaves que se dirijan a la plataforma civil, y que cruzará perpendicularmente la pista 04/22.⁴⁹

Pocos años después, a comienzos de los años setenta, el edificio terminal construido en 1964 atiende de forma precaria el creciente tráfico del aeropuerto.

El edificio terminal de 1964 contaba con 2.258 metros cuadrados, de los que 1.728 eran accesibles al público, resultando una superficie insuficiente para el tráfico de pasajeros que debía soportar, que había pasado de 141.574 pasajeros en 1962 a 792.455 en 1974, es decir 5,6 veces más en 12 años.⁵⁰

La Dirección General de Aeropuertos dirige, el 14 de diciembre de 1973, un escrito al ministro del Aire comunicándole la necesidad de redactar el proyecto de un nuevo edificio terminal, dentro de las previsiones del III Plan de Desarrollo.

La elaboración de este proyecto presentará numerosas dificultades, en torno a discusiones surgidas sobre

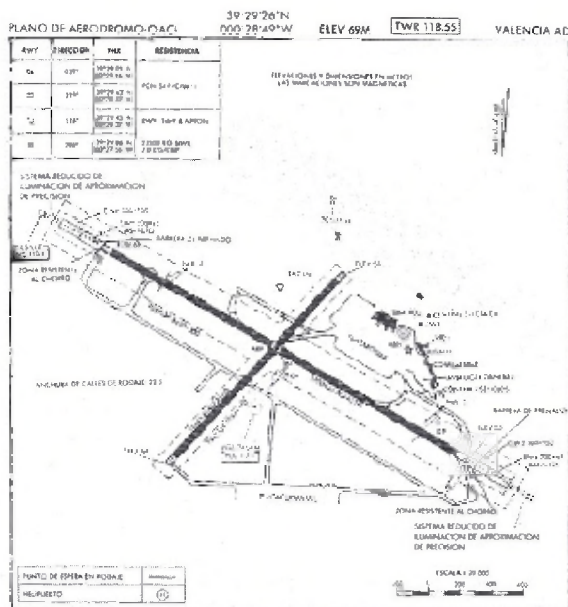
⁴⁶ AENA, 1996, p. 399. Denominación del aeropuerto. O. 1 setiembre 1965. BOA 109, 11 setiembre 1965. Ministerio del Aire.

⁴⁷ Resolución 17 octubre 1967. BOA 129, 28 octubre 1967. Ministerio del Aire. AENA, 1996, p. 399.

⁴⁸ El 8 de noviembre de 1974, se demuele por decreto dos plantas de un edificio de Quart de Poblet, que suponía riesgos para la seguridad de los vuelos de los aviones. D. 8 noviembre 1974. BOA 142, 26 noviembre 1974. Ministerio del Aire. AENA, 1996, p. 399.

⁴⁹ Resolución 16 octubre 1974. BOA 132, 2 noviembre 1974. Ministerio del Aire. AENA, 1996, p. 399.

⁵⁰ López Iñonrubia, José: *Estudios básicos para la ordenación del territorio de la Comunidad Valenciana. Las infraestructuras*. Valencia, Caja de Ahorros de Valencia, 1982.



Plano de aeródromo. Diciembre 1993. AIP-España.

la idoneidad del edificio proyectado. El proyecto es redactado en 1974 por el Ministerio del Aire, pero no convence. Por ello en noviembre de 1977 la Diputación Provincial de Valencia convoca un concurso restringido de anteproyecto, cuyo primer premio implicaría la redacción del proyecto definitivo en enero de 1979, con un presupuesto de 1.291.865.335 pesetas, además del presupuesto del mobiliario, 80.000.000 de pesetas, el de las pasarelas telescópicas de 85.000.000 de pesetas, y de los teleindicadores de 36.000.000.

Para ultimar el proyecto fue necesario convocar tres reuniones en 1979, para estudiar el proyecto inicial y realizar modificaciones. La primera se celebra en Madrid el 11 de junio de 1979, y a ella asisten los representantes del Organismo Autónomo de Aeropuertos Nacionales, el Sr. Pérez Vargas, el del servicio de Planificación, Sr. Andrés y Cilleros, representantes de la 2ª Jefatura Zonal de la Subdirección General de Infraestructura del Transporte Aéreo, los Sres. Jurado, Aguarón y Mantilla, para discutir el proyecto inicial de 30 de mayo de 1979.

La segunda reunión se celebra el 25 de junio de 1979 en Madrid, asistiendo además de los anteriores los representantes de las compañías aéreas Iberia, Sres. García Escudé, Sánchez Noaille y Mora, y de la British Airways, Sres. Frye y Caletrio. Esta reunión tenía como objetivo principal someter a consideración de las compañías aéreas usuarias del Aeropuerto de Valencia las plantas de arquitectura del edificio, tras las modificaciones del 30 de mayo y 11 de junio.

La tercera se celebra el 4 de julio de 1979 en Valencia, con la participación además de los representantes de la Dirección de Seguridad del Estado, Sr. Sáez Ló-

pez, de la administración de Aduanas, Sr. Guillem Vidal, el Dtor. General de la Guardia Civil, el Sr. Padiel Sayas, y los representantes de los servicios de BARES-VA restaurantes, Sres. Sala y Rodríguez, y del servicio de mantenimiento del Aeropuerto, Sr. Morlan. Esta reunión tenía por finalidad ultimar y revisar los aspectos concernientes a la seguridad del aeropuerto y a los servicios prestados a los pasajeros (ubicación, metros cuadrados ocupados, etc.).⁵¹

Mientras, de forma simultánea, el Ministerio de Obras Públicas redactaba un Plan de Accesos al Edificio Terminal desde la carretera N-III Madrid-Valencia. Y en 1985 también se proyecta la construcción de un Hangar-Terminal de mercancías, pasajeros y mantenimiento de los aviones, por el ingeniero aeronáutico Ramón Tatay Puchol, y del Cerramiento de la Zona Norte del Recinto Aeroportuario. En 1986 se proyecta la construcción de un radar.

A finales de 1979 comienzan las obras, inaugurándose la terminal el 22 de diciembre de 1983, con la presencia del secretario general de Turismo, Ignacio Fuego, el conseller de Industria, Segundo Bru, y el director del aeropuerto José M^a Azcárraga. En marzo de 1983 en previsión de la inauguración del aeropuerto se realizan obras de infraestructura,⁵² como la automatización de las áreas terminales y de control aéreo y de control de comunicaciones tierra-aire.

Se aprueba un Nuevo Plan para el cuatrienio 1983-86, que prevé la instalación en la torre de control de un visualizador de información con la estación militar de Aitana, y de previsión de estudios de creación de empleo, participación de la industria nacional, y fomento de las inversiones.⁵³

El nuevo edificio terminal, inaugurado finalmente en 1983, presenta una superficie total de 35.000 metros cuadrados, y se divide en cuatro niveles, dedicando dos al flujo de llegada y salida de pasajeros, en dos niveles. En la planta sótano se encuentran las instalaciones del edificio, y la planta superior está destinada a zona de servicios (restaurante y centros comerciales) y oficinas. En estos cuatro niveles se organizan los servicios: un primer nivel destinado a los distintos servicios del aeropuerto, un segundo nivel para pasajeros de llegadas nacionales e internacionales, al mismo nivel que el del estacionamiento de las aeronaves, un tercer nivel para las salidas de pasajeros, en el que se prevé todo un sistema de tratamiento del pasajero desde su llegada al aeropuerto (accesos, etc.), y un cuarto nivel dedicado a los diversos servicios, como restaurante, comercios, oficinas, dejando los servicios administrativos y de la dirección del aeropuerto en el edificio terminal de 1965, que se acondiciona y redistribuye como Bloque técnico.

La planta de salidas dispone de 18 mostradores de facturación y nueve salas de preembarque comunicadas por cuatro pasarelas telescópicas con los aviones. La planta de llegadas se distribuye en dos salas, nacional e internacional, que cuentan con tres cintas de recogida de equipajes en cada una de ellas. El área terminal se completa con un aparcamiento de vehículos con una

⁵¹ Archivo Histórico Municipal de Manises. Proyecto de la Nueva Terminal 1979.

⁵² "Nuevo Plan de Aviación Civil. Importantes obras en los aeropuertos valencianos". *Las Provincias* 6 marzo 1983.

⁵³ *Ibidem*.

capacidad prevista para más de 1.200 vehículos. Como innovación es el primer edificio terminal que utiliza energía solar obtenida mediante paneles solares instalados en su terraza, con una superficie total de 500 metros cuadrados. Actualmente el aeropuerto de Valencia ocupa una superficie de 2.849.265 metros cuadrados, de los que la zona de estacionamiento de aviones ocupa 210.406 metros cuadrados. Actualmente el aeropuerto está dotado de dos pistas de vuelo, una de 2.695 metros con dos zonas de parada de 300 metros en ambas cabeceras y 45 metros de ancho con bandas laterales de 7,5 m., y la otra de 1.675 m de longitud y 45 m. de anchura.

El edificio conserva una posición periférica respecto al aeródromo, como las anteriores terminales, y se configura como un edificio tipo que utiliza un sistema transportador de los pasajeros en dos niveles diferenciados de llegada y salida de pasajeros. El acceso de los pasajeros a los aviones se realiza mediante "fingers" o pasarelas telescópicas, que desde el tercer nivel conectan con las aeronaves estacionadas perpendicularmente a la fachada, y que aparecen provistos con escaleras para que los pasajeros se dirijan a las posiciones remotas de las aeronaves.

En la redacción del proyecto definitivo de 1979 participó un grupo de trabajo formado por ingenieros superiores y técnicos en aeronáutica, arquitectos y peritos.

Entre los ingenieros aeronáuticos consta como director del proyecto Gonzalo Aguarón de la Cruz, y como Jefe de la Sección de edificaciones intervino Miguel Jurado Chacón. El cálculo de la membrana, autor del diseño y director de los cálculos de la estructura fue otro ingeniero aeronáutico, Ricardo Barrero Valenzuela, ayudado por un ingeniero técnico aeronáutico, Ricardo Latorre Bartolomé, que intervino en los estudios y cálculos de la estructura.

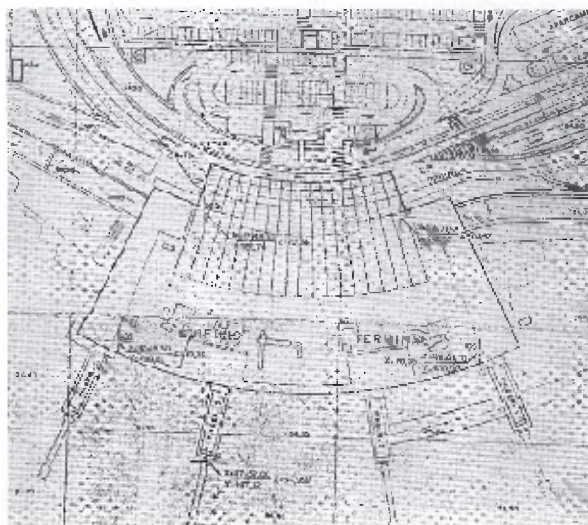
También intervinieron arquitectos como Antonio Mantilla Estrada, y peritos como Diego Hoyos Gómez, que se encargó de los presupuestos arquitectónicos, y Pedro Cuervo Vizcaino.

La construcción de un edificio aeroportuario, sus características y problemas particulares, exigían un diseño funcional y adecuado a las necesidades que demandaba la intervención en el diseño del proyecto de ingenieros aeronáuticos como especialistas en temas y estructuras aeroportuarias, que desplazan a los arquitectos de este sector aunque no rechazan su intervención y ayuda en temas de diseño arquitectónico.

El edificio en conjunto presenta una planta en forma de segmento de corona circular, para adaptarse a la perfección al estacionamiento existente en el momento de su construcción, permitiendo un mayor desarrollo longitudinal de la fachada del lado aire.

Los accesos al terminal se realizan a través de tres niveles distintos, sótano, llegadas y salidas, que fueron objeto de estudio de un proyecto titulado *Urbanización y Accesos al Edificio Terminal de pasajeros de Valencia*.⁵⁴

En alzado, la mayor innovación bajo el punto de vista arquitectónico y estructural consiste en la construc-



Aeropuerto de Valencia-Manises. Planta del edificio terminal de 1983 (Aeroclub de Valencia).

ción de una enorme membrana de hormigón armado con refuerzos de postensado de 85 x 44 metros de dimensiones en planta, y 19,60 metros de volcado sobre las calzadas de acceso. Esta membrana, situada en una cota de 17,50 metros de altura, cubre todo el hall del nivel de salidas, otorgándole una altura libre de 12 metros, cuyo aspecto diáfano se completa con el cerramiento de la fachada tierra mediante una gran cristallera.

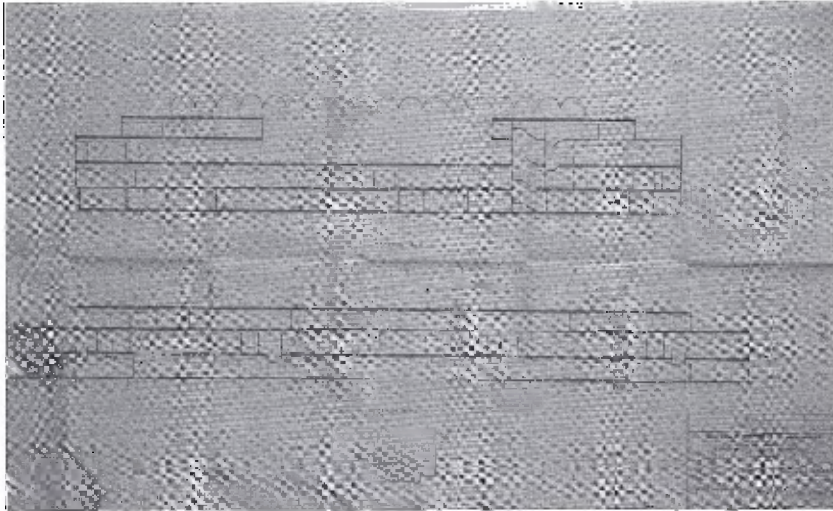
Para proporcionar una intensa iluminación a las zonas interiores del edificio, dada su profundidad, se ha provisto a las fachadas de una gran proporción de superficie acristalada, con doble cámara interior en el lado aire para reducir el nivel de ruidos y la transmisión de calor.

La estructura del edificio es de hormigón armado, cuya cimentación se realizó a base de zapatas rígidas dadas las buenas características del terreno. El proyecto prevé la necesidad de futuras ampliaciones en los sentidos este y oeste con el fin de no desfigurar la unidad de la obra, y para lo que se han calculado los forjados y pilares que se verían afectados, de tal manera que las nuevas estructuras puedan apoyarse en las actuales sin problemas.

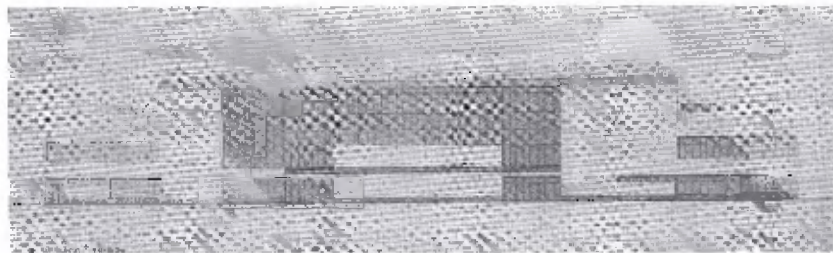
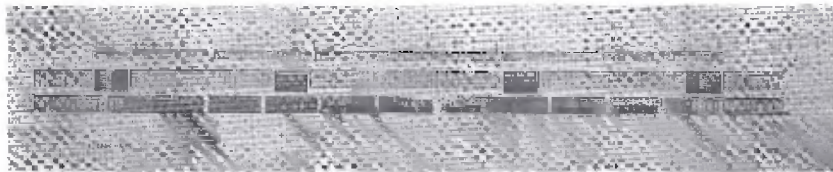
La fachada del edificio continúa la línea estética de la terminal de 1965, al disponer una superficie acristalada de forma semicircular, que es reforzada por la disposición en acabado cóncavo de la membrana volada sobre la fachada, a juego con esta. Por otro lado se utilizan combinaciones geométricas de gran espectacularidad al contrastar las superficies regulares, horizontales y verticales, producidas por los acristalamientos, con los semicírculos formados por el remate de la membrana.

El interior del edificio, como ya hemos indicado antes, se divide en cuatro niveles. Destaca la disposición

⁵⁴ AHMM. Urbanización y Accesos al Edificio Terminal de pasajeros de Valencia.



Aeropuerto de Valencia-Manises. Sección del nuevo edificio terminal, proyecto de 1979 (Archivo Municipal de Manises). Se observan los distintos niveles horizontales en contraste con las formas curvas de la membrana.



Aeropuerto Valencia-Manises. Alzado lado aire y alzado lado tierra y alzado lateral. Proyecto del nuevo edificio terminal, 1979 (A.M. Manises). Se observan las superficies horizontales de los distintos niveles y la estructura geométrica conseguida por los muros acristalados, y el juego en la fachada principal entre formas rectangulares de las cristaleiras y las semicirculares de la membrana.

en forma de medialuna de los distintos niveles, respetando la forma de media corona de la planta del edificio.

El interior del edificio se asemeja, a modo de maqueta, a una pequeña urbe, al distribuir los distintos servicios a los lados de corredores a modo de calles, definidas por la cantidad de servicios que albergan —tiendas, restaurantes, etc.— y por la frecuencia de tránsito de personas, prácticamente igual al esquema que determinan las zonas y calles importantes de una urbe, configurándose el edificio terminal como una “ciudad aérea”.

El edificio terminal presenta una estructura ágil y eficiente, que requiere cierta simplicidad en el reconocimiento de los elementos que la componen, ante el pasajero, así como toda una serie de elementos simbólicos de lectura, a modo de indicadores que distribuyan el flujo de pasajeros. El edificio propone un esquema básico distributivo y compositivo, para homogeneizar y unificar los diversos ambientes y espacios o servicios, insistiendo en la idea de espacio único.

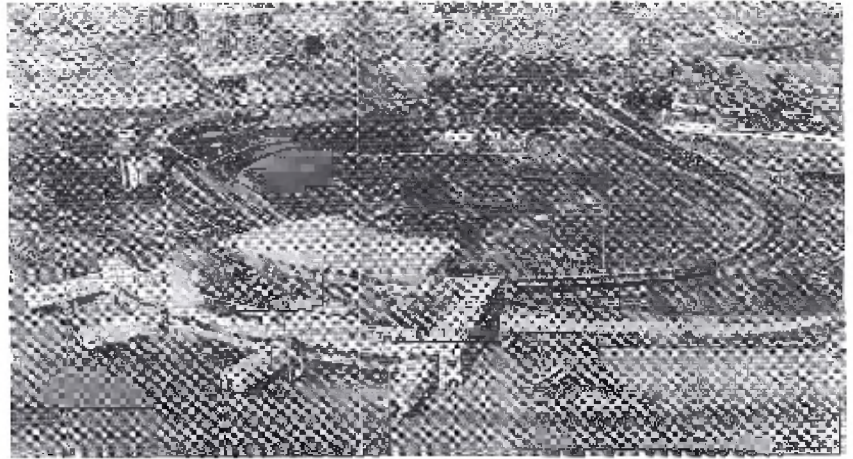
Muy importantes también son los sistemas de control de flujo de pasajeros que, en el caso del aeropuerto de Valencia, se consigue por un lado, a nivel del suelo con la distribución de las baldosas formando líneas pa-

rales blancas y negras, que desde la entrada del edificio dirigen al visitante a los mostradores de venta de billetes y otros servicios, en contraste con la disposición horizontal de las luces, que conducen al usuario hacia los laterales del edificio donde se sitúan las puertas de embarque, y las escaleras de acceso al piso superior.

La formación de creación de flujos direccionales no sólo atiende a los espacios interiores del edificio, sino que también se estudiaron los accesos al edificio desde la nacional III Madrid-Valencia, en el proyecto de *Urbanización y accesos al Edificio Terminal de Pasajeros de Valencia* de 1979.

Destaca el nivel inferior, cuyo acceso a la terminal aparece porticado, por cubrimiento de los accesos del nivel superior. Impresiona el aspecto de conducción de la gran masa de hormigón que sigue la línea curva de la fachada en contraste con los rígidos y hieráticos pilares verticales.

Podemos concluir que el aeropuerto de Valencia, a lo largo de su historia, se ha ido erigiendo como uno de los aeropuertos más importantes de nuestro país, no sólo ante el número de pasajeros que puede llegar a albergar, sino también en el terreno arquitectónico por la originalidad de sus soluciones, y líneas constructivas,



Aeropuerto de Valencia-Manises. Vista aérea de la terminal de 1979 y del Plan de accesos.

así como por la innovación de los sistemas de acceso que convierten al área terminal del aeropuerto en una pequeña ciudad, donde se sitúan los servicios necesarios para el viajante moderno.

En el aeropuerto destaca sobre todo la aplicación y experimentación de nuevas soluciones constructivas, y la necesidad de grandes espacios y orientación de grandes flujos de gente, que lo emparentan con las construcciones de grandes superficies comerciales, que deben hacer uso de la lógica constructiva, creando espa-

cios funcionales que eviten el desconcierto y pérdida de los visitantes en su interior.

Hoy sin embargo los aeropuertos, en general, deben enfrentarse a nuevos problemas. Además del volumen creciente de pasajeros, que hacen insuficientes las estructuras existentes, un nuevo problema aparece: la contaminación acústica. Problemática de difícil resolución, pero que debe ser objeto de futuras investigaciones en los proyectos de construcción, ampliación y reforma de los aeropuertos.

Abstract: The aim of this issue is to clarify and study the historical origins of Valencian aviation, as well as the buildings and airport facilities generated by this new transportation method on 20th century.

Key words: Airport / Art / History / Valencia / Manises / Spain

Resumen: El objeto del presente artículo es esclarecer los comienzos históricos de la aviación valenciana y de las primeras instalaciones aeroportuarias que en nuestra ciudad tuvieron lugar realizando un recorrido hasta nuestros días. Antes de la definitiva instalación del aeropuerto en la municipalidad de Manises, se barajaron otras posibilidades que pretendemos dar a conocer y estudiar. Desde el aeródromo provisional en la Malvarrosa, el ambicioso proyecto de Francisco Mora en la Dehesa del Saler hasta el actual aeropuerto es interesante analizar las diferentes tipologías aeroportuarias y su adecuación a las necesidades de la siempre creciente aviación, configurando un tipo de edificio que plantea soluciones novedosas.

Palabras clave: Aeropuerto / Arte / Historia / Arqueología Industrial / Valencia / Manises